



**31 марта 1983 года приказом генерального директора В.И.Исакова на АВТОВАЗе был создан цех №42-6 для выпуска кузовов первых на автогиганте переднеприводных моделей. Здесь выпускались ВАЗ-2108, ВАЗ-21083, ВАЗ-2109, ВАЗ-21093, ВАЗ-21099, а потом и их рестайлинговые версии.**

Легендарные «восьмерки» и «девятки» разбирались жителями страны как горячие пирожки. За право выкупа очереди на дефицитные автомобили некоторые «дельцы» взамен предлагали «Жигули» пятой модели с гаражом в придачу...

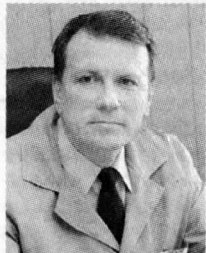
О столь популярных в 80–90-е годы автомобилях мы поговорили с заместителем начальника цеха-юбилея **Юрием ПЕТРОВЫМ.**

*– Юрий Николаевич, какие качества делали эти автомобили такими востребованными?*

– Для российского рынка они были поистине передовыми. В масштабах страны мы стали в этом отношении пионерами. Позже наш опыт перенял московский завод АЗЛК, снабдив передним приводом «Москвич».

Также подкупал необычный для российского покупателя, привыкшего к «классике», дизайн новинок. К тому же автомобиль обладал лучшей проходимостью.

**Читайте на 2-й стр.**

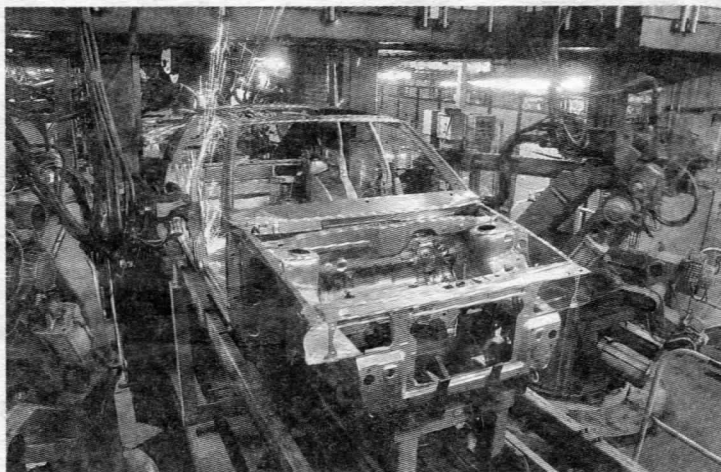


# 30 УСПЕШНЫХ ЛЕТ

Начало на 1-й стр.

– Становление сварки «восьмерки» шло очень сложно, – рассказывает **Юрий Петров**. – Именно с появлением нашего цеха стали массово применяться роботы. До этого они использовались в крайне небольшом количестве в сварке «классики», а наш комплекс сразу же оснастился более чем 70 единицами этой сложнейшей техники, причем с программными системами управления. Специалистов же, подготовленных к работе с такой техникой, было буквально по пальцам перечесть. Техслужбе и ремонтникам СКП пришлось едва ли не целые сутки напролет проводить в цехе, чтобы организовать процесс и вывести оборудование на проектные показатели. Освоение автомобиля шло крайне трудно. Того опыта, что появился позже и позволил вести подготовку новых моделей без остановки действующего производства, еще просто не было. И поначалу мы сваривали менее ста кузовов в смену.

Когда же настало время обновления «восьмого» семейства, процесс подготовки производства в СКП уже был отлаженным. Наш сварочный комплекс не простоял ни дня, переходя с производства деталей прежней модели на «Самару-2». Продолжался выпуск первых переднеприводников, и параллельно шла подготовка производства их рестайлинговых версий. Мощности нашего цеха были основательно модернизированы и наполнены передовыми по тем временам технологиями и оборудованием. Появились новые контроллеры, встал вопрос о замене устаревших систем управления SIACI на современные Allen Bradley... Сама идеология проведения модернизаций без остановки действующего производства впервые отрабатывалась именно на нашей сварке. Переход с «Самары-1» на «Самару-2» стал самым первым и чрезвычайно удачным опытом СКП.



– **Расскажите, в каком порядке проходил запуск новых моделей?**

– Выходу автомобиля ВАЗ-2108 предшествовала долгая подготовка. Первый образец сошел с конвейера в мае 1984 года. В 1986 году были запущены ВАЗ-2109 и ВАЗ-21093 (отличался удлиненным передним крылом). А в 90-м по конвейеру побегали полувывшиеся российскому водителю ВАЗ-21099.

– **Какие цвета были самыми модными в 90-е годы?**

– Модели были настолько дефицитны, что цвет для покупателя особого значения не имел... Но если доставался «металлик» – это был предел всех мечтаний! Наиболее модными тогда считались три цвета: «брызги шампанского», «снежная королева» и «мокрый асфальт».

– **А вы сами были счастливым обладателем такого автомобиля?**

– Да, у меня была «восьмерка» цвета «валюта». Я купил ее в 1995 году благодаря действовавшей на тот момент заводской программе приобретения автомобилей. Она была у меня шесть лет, я с удовольствием путешествовал на ней по области и по России. И везде меня встречал один и тот же вопрос соотечественников: как и где можно приобрести такой автомобиль? Эти модели всегда пользовались повышенным спросом. В 90-е годы мы выпускали по 900 кузовов в сутки!

– **А когда началась подготовка линии «Самара-2»?**

– В рамках плана по развитию завода необходимо было начать выпуск новых рестайлинговых моделей. Так, в 1997 году

мы запустили LADA 2115, в 2001 году LADA 2114, а в 2004-м – LADA 2113. Эти автомобили отличались и интерьером, и экстерьером: несколько другие фары, иная панель приборов и другие дизайнерские особенности.

Уникальность этого проекта заключалась в том, что старый модельный ряд менялся на новый рестайлинговый без остановки линии. Выпускались ВАЗ-21083, ВАЗ-2109, ВАЗ-21099 – и в это же время шли строительные работы новой линии в выходные дни, на майские праздники. Никаких остановок производства не было.

Всего с 1984 года было выпущено 5 200 000 машин, от «восьмерки» до «пятнадцатой».

Сейчас объем производства – 340 кузовов в сутки при односменном режиме работы. Это количество востребовано и хорошо покупается жителями России благодаря своей приземленной цене.

– **Какие мероприятия пройдут в цехе по случаю юбилея?**

– От имени администрации мы поздравим коллектив, вручим грамоты и материальное поощрение нашим передовикам. Людей, работавших в 1983–1984 годах, внесших свой вклад в рождение легендарных моделей, – 22 человека.

Отдельно хотелось бы поблагодарить первого начальника цеха **Виктора Тимофеевича Буянкина**, он возглавлял цех с 1983 по 1986 год, все строительные и монтажные работы проходили при нем. Он душой болел за это дело, и его вклад поистине неocenим.



**Знаменитый переднеприводник – ВАЗ-2108** – стартовал в производстве в 1984 году. Именно с этой модели, конструкция и технология которой дорабатывались вазовскими специалистами совместно с именитой фирмой PORSCHE, началась в стране эра переднеприводных автомобилей. Позже на смену «восьмерке» пришла ее рестайлинговая версия – ВАЗ-2113.

Выпуск двух последующих моделей «восьмого» семейства – ВАЗ-2109 и ВАЗ-21099 – не ограничивался производственной площадкой Волжского автозавода. На базе изготавливаемых цехом сварки №42-6 кузовов эти автомобили выпускались предприятиями внешней сборки. В разные годы «девятка» собиралась на Украине (в Луцке, Запорожье, Херсоне), в Сызрани на ЗАО «РосЛада» и даже в Финляндии – на фирме «ВАЛМЕТ». «Девяносто девятую» собирали ЛуАЗ, ЗАЗ, АнтроРус и казахстанское предприятие Азия-Авто.

**Наталья ШУБЕРТ, фото Юрия МИХАЙЛИНА**